

180 سلسلة محاضرات الإمارات

القرصنة في خليج عدن وبحر العرب

فيجاي ساكوجا



مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية

مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية

أصبحت إصدارات مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، علامة مسجلة للجودة والدقة العلمية في كل أنحاء العالم العربي، ومراجع لا غنى عنها للأكاديميين والباحثين والمختصين في شتى فروع العلم، والراغبين في الاستزادة من المعرفة في أرفع صورها. وفي الذكرى العشرين لإنشائه، في مارس/ آذار 2014، كان مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية قد أضاف إلى المكتبة العربية ألف إصدار، غطت طيفاً واسعاً من التخصصات والموضوعات الواقعة ضمن نطاق اهتمامه، من السياسة والاقتصاد والإعلام إلى مجالات الاستراتيجية والمعلوماتية والعلوم العسكرية.

ويضمن مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، من خلال عملية مُحكمة يقوم بها فريق عمل متميز القدرات والمهارات، خروج إصداراته شكلاً ومحتوى وفق أرقى المعايير المطبقة عالمياً، ما منحه ريادة تمثلت حصيلتها في عدد كبير من الجوائز المتخصصة التي فازت بها إصداراته.

وتضاف هذه الإصدارات إلى سجل طويل من الأنشطة العلمية والبحثية التي يضطلع بها مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، ودوره المؤثر في صناعة القرار في دولة الإمارات العربية المتحدة.

من هذا المنطلق يقوم المركز بإصدار **"سلسلة محاضرات الإمارات"** التي تتناول المحاضرات، والندوات، وورش العمل المتخصصة التي يعقدها المركز ضمن سلسلة الفعاليات العلمية التي ينظمها على مدار العام، ويدعو إليها كبار الباحثين والأكاديميين والخبراء؛ بهدف الاستفادة من خبراتهم، والاطلاع على تحليلاتهم الموضوعية المتضمنة دراسة قضايا الساعة ومعالجتها، وتهدف هذه السلسلة إلى تعميم الفائدة، وإغناء الحوار البنّاء والبحث الجاد، والارتقاء بالقارئ المهتم أينما كان.

رئيس التحرير: **أمل عبدالله الهدّابي**

سلسلة محاضرات الإمارات

- 180 -

القرصنة في خليج عدن وبحر العرب

فيجاي ساكوجا



تصدر عن

مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية

هذا الإصدار مستند أساساً إلى نـص المحـاضرة التـي أُلقيـت في 4 يونيو 2013، ضمن فعاليات النـدوة التـي نظّمهـا المركـز بعنـوان: «تحديات القرصنة في خليج عدن وبحر العرب»؛ ولا يعـبر محتـواه بالضرورة عن وجهة نظر المركز.

الطبعة الأولى 2014

ISSN 1682-122X

النسخـة العاديـة ISBN 978-9948-14-875-3

النسخة الإلكترونيـة ISBN 978-9948-14-876-0

توجه جميع المراسلات إلى رئيس التحرير على العنوان الآتي:

سلسلة محاضرات الإمارات - مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية

ص. ب: 4567

أبوظبي - دولة الإمارات العربية المتحدة

هاتف: 9712-4044541+

فاكس: 9712-4044542+

E-mail: pubdis@ecssr.ae
Website: http://www.ecssr.ae


@Ahmedyassin90

مقدمة

يتركز الخطاب المعاصر بشأن الأمن البحري على التهديدات والتحديات اللامتماثلة أو غير النظامية التي تواجه المجتمع الدولي. وقد استحوذ الإرهاب والقرصنة البحرية، من بين هذه التهديدات والتحديات، على القدر الأكبر من الاهتمام؛ إذ ظهرت هاتان القضيتان بصورة بارزة في تصريحات القيادات السياسية وخطاباتهم في شتى بقاع العالم، وكذلك المنظمات الدولية مثل الأمم المتحدة التي سعت للتصدي لهما من خلال عدد من القرارات والاتفاقيات. كما أدرجت وثائق استراتيجية الأمن القومي لدول عديدة هاتين القضيتين في حساباتها الاستراتيجية ومذاهبها العملياتية. وقد استجاب المجتمع الدولي لهذه التهديدات والتحديات بصرامة؛ فأطلق عدداً من المبادرات السياسية والدبلوماسية والأمنية والقانونية والمالية التي حققت نتائج إيجابية. وعلى نحو مماثل، عبّرت صناعة النقل البحري الدولية عن قلقها إزاء التهديد الذي تشكله القرصنة، وعملت جنباً إلى جنب مع الحكومات؛ لوضع أفضل الممارسات التجارية بهدف حماية السفن من هجمات القراصنة.

وشهد خليج عدن، في الآونة الأخيرة، ارتفاعاً في حوادث القرصنة؛ وهو ما يشكل تهديداً للتجارة البحرية التي تمر عبر المنطقة. فقد تم تنفيذ عدد من عمليات الاختطاف؛ فدُفعت فديات مالية طائلة للقراصنة في سبيل إطلاق سراح طواقم السفن. ولعل الجانب الأكثر إثارة للقلق في

القرصنة الصومالية هو أنه قد تم بالفعل قتل بعض أفراد طاقم السفينة بسبب عدم دفع الفدية. وعلاوة على ذلك، وسّع القراصنة الصوماليون نطاق نفوذهم في المحيط الهندي من أقصاه إلى أقصاه، بما في ذلك البحر الأحمر، وساحل عُمان، وبحر العرب، والمياه المحيطة بجزر المالديف، والساحل الغربي للهند. وحثت صناعة النقل البحري الأمم المتحدة والحكومات الوطنية على اتخاذ الإجراءات اللازمة وفق مختلف القرارات الصادرة عن مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة؛ لكبح جماح القرصنة، ونشر قوى بحرية، ومعاقبة المجرمين. كما أسفرت عديد من المبادرات والاستجابات الدولية؛ مثل: العمليات البحرية المتعددة الجنسيات، والتعاون الدولي المعزز في المجالين السياسي والدبلوماسي، وتبني شركات النقل البحري تدابير أمنية معززة على متن السفن، ووضع حراس أمن خاص على متن السفن، إضافة إلى عدد من الإصلاحات الوطنية والقانونية بهدف التصدي للقرصنة، أسفرت كلها عن انخفاض في عدد عمليات الاختطاف.

وبناءً عليه، تسعى هذه الورقة إلى تسليط الضوء على ظاهرة القرصنة في خليج عدن وبحر العرب، وأثرها على التجارة البحرية؛ فتبدأ برسم خريطة خليج عدن وتحديد طبيعة التهديدات والتحديات السائدة في المنطقة. وتعرض بعد ذلك، الاتجاهات المتصاعدة في عمليات اختطاف السفن وأثرها الاقتصادي. وتُحدد المبادرات الدولية الرئيسية، بما فيها بناء قدرات الدول الصغيرة؛ وهو ما أسفر عن انخفاض في حوادث القرصنة في خليج عدن والمحيط الهندي. كما تذهب الورقة إلى أن خفر السواحل ووكالات إنفاذ

القانون البحري هي أكثر الأدوات ملاءمة للتصدي للتهديدات والتحديات غير النظامية؛ مثل القرصنة البحرية.

رسم خريطة خليج عدن

يعد خليج عدن مجالاً بحرياً استراتيجياً؛ فهو يربط المحيط الهندي بالبحر الأبيض المتوسط عبر البحر الأحمر. ويتضمن هذا الحوض، الذي تبلغ مساحته 300×920 ميلاً مربعاً، المياه الواقعة بين الساحل العربي [لشبه الجزيرة العربية] والقرن الأفريقي. وبحكم الموقع الاستراتيجي، يشهد خليج عدن حركة تجارية وعسكرية،[1] ويضم ممرين مائيينِ ضيقين، هما: مضيق باب المندب، وقناة السويس. وتعد قناة السويس، التي يبلغ طولها 190 كيلومتراً، ممراً مائياً ضيقاً يشكل أقصر الطرق البحرية من المحيط الهندي إلى شمال المحيط الأطلسي، وأقلها تكلفة؛ حيث تمر عبر القناة نحو 2000 سفينة شهرياً. وأسفرت القرصنة في القرن الأفريقي عن انخفاض في حركة السفن التي تعبر قناة السويس.[2] ومن منظور أمني، هاجم ناشطو تنظيم القاعدة عام 2000 السفينة الأمريكية كول USS Cole في ميناء عدن، وناقلة النفط الفرنسية ليمبورج MV Limburg قبالة ساحل اليمن.[3] وثمة تقارير تفيد بأن "حركة شباب المجاهدين"؛ وهي جماعة إسلامية مسلحة تستمد الدعم من تنظيم القاعدة، تشارك في تمرد ضد الحكومة الاتحادية الانتقالية الضعيفة في الصومال.[4]

وإلى جانب الإرهاب، ينتشر في خليج عدن تهريب البشر؛ ففي عام 2011، تم تهريب 103 آلاف شخص في رحلة خطرة عبر مياه خليج عدن،

وهو ما يفوق ضعف أرقام عام 2010؛ وتشير التقارير إلى غرق 130 شخصاً على الأقل.[5] ووفقاً لبيانات صادرة عن مكتب المفوضية السامية للأمم المتحدة لشؤون اللاجئين، قام نحو 107,500 لاجئ ومهاجر صومالي وإثيوبي بالرحلة البحرية الخطرة من أفريقيا إلى اليمن عبر خليج عدن عام 2012، وهو ما يفوق بوضوح سجل عام 2011.[6] وتُعرف المنطقة كذلك بتهريب الأسلحة والمخدرات. ونقلاً عن إسماعيل ولد الشيخ أحمد، منسق الأمم المتحدة المقيم للشؤون الإنسانية في اليمن، «يجب على المجتمع الدولي أن يعمل على وجه السرعة مع الحكومات في القرن الأفريقي وخليج عدن ويمدها بالدعم؛ لتعزيز إدارة الهجرة والحدود، ومكافحة الجريمة المنظمة العابرة للحدود الوطنية، وصون حقوق الإنسان للمهاجرين».[7] ويعد خليج عدن، في جوهره، مثالاً جيداً حيث تعم "الاضطرابات في البحر" بسبب غياب الإدارة في البر؛ ما يوفر ظروفاً ملائمة للقرصنة البحرية.

القرصنة الصومالية

ثمة أسباب عدة للقرصنة في خليج عدن؛ فمن الممكن أن تُعزى إلى عقدين من الصراع الذي أسفر عن غياب المؤسسات والإدارة في الصومال. وتواجه الدولة حقائق اقتصادية معقدة؛ الأمر الذي يفاقم النمو والتنمية. وقد أدى النقص في الحاجات الاجتماعية الأساسية؛ مثل: المواد الغذائية، ومياه الشرب الصالحة، والنظافة الصحية، والرعاية الصحية، والصرف الصحي، والتعليم، إلى إلحاق أضرار شديدة بالسكان؛

فالمؤشرات الاجتماعية منخفضة جداً. وعلى صعيد آخر، تواجه البلاد عدداً من التحديات المهولة في سبيل تحقيق المصالحة الوطنية والسلام والاستقرار، وإعادة بناء الدولة والمؤسسات؛ لمعالجة الصراع الداخلي، والفوضى، والفقر.

ومن الممكن أن يُعزى أصل المشكلات المتنوعة التي يعانيها الصومال إلى انهيار الدولة وهياكل الحكم. ففي عام 1991، سادت الاضطرابات وأصبحت جمهورية الصومال الديمقراطية تعيش حالة من الفوضى العارمة عقب إطاحة الديكتاتور محمد سياد بري (1969–1991).[8] وأصبحت العاصمة مقديشو تقع تحت سيطرة زعيمي عشيرتين متحاربتين، هما: محمد فرح عيديد وعلي مهدي محمد، وقد أعلن الأخير نفسه رئيساً للصومال بعد صراع شديد على السلطة.[9] وعلى أي حال، أدت الحرب الأهلية إلى تشريد نحو مليون شخص؛ ما أسفر عن وقوع أسوأ أزمة إنسانية في أفريقيا. وأقر مجلس الأمن "عملية إعادة الأمل"؛ لمساعدة البلاد على الخروج من المجاعة. كما بدأت الولايات المتحدة الأمريكية جسراً جوياً طارئاً؛ لنقل المواد الغذائية والإمدادات إلى الصومال.[10] وفي عام 1994، أنهت الولايات المتحدة المهمة بعدما أطلق الثوار الصوماليون النار على مروحيتين أمريكيتين، وبعد مقتل وجرح عدة جنود أمريكيين خلال القتال.[11] وظل الصومال، منذ ذلك الحين، في حالة من الفوضى والفقر المدقع؛ فهو يعتمد على برنامج الأغذية العالمي التابع للأمم المتحدة، والذي يلبي نحو 90 بالمئة من الاحتياجات الغذائية لـ 2.4 مليون شخص.[12]

ويمتلك الصومال خطاً ساحلياً يبلغ طوله 2300 ميل بحري (أي 3700 كيلومتر)، وهو من الدول الموقعة على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المتمخضة عن مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار UNCLOS III عام 1982؛ حيث يملك حقوقاً قانونية في منطقته الاقتصادية الخالصة EEZ التي تمتد 200 ميل بحري. وقد أدى غياب سلطة مركزية في الصومال وغياب الإدارة في البحر إلى قيام سفن صيد أجنبية من شتى بقاع العالم بأعمال صيد غير مشروعة في مياه الصومال.[13] فعلى سبيل المثال لوحظ أن:

> الأمر كان أشبه بحمى البحث عن الذهب بالنسبة إلى الزوارق التايلندية والأوروبية واليمنية والكورية...؛ فنحن نمتلك أغنى مناطق الصيد في العالم... ويقول العلماء إنه بمنزلة غابة مطيرة من الأسماك. ولكن، لا يستطيع صيادونا التنافس مع الأجانب أصحاب السفن الكبيرة الذين يأتون ليسرقوا من مياهنا.[14]

وأثارت هذه التطورات استياء الناس في مجتمع الصيد المحلي؛ فقد أورد أن أعمال الصيد غير المشروع التي تقوم بها سفن الصيد الأجنبية هي السبب الرئيسي وراء حيازته السلاح لحماية معيشته.[15] كما لمحوا إلى التلوث الذي يحدثه الغرباء في مياه الصومال؛ بوصفه سبباً آخر للتسلح. وجدير بالذكر أن مياه الصومال باتت مفتوحة أمام جميع الدول الأجنبية لرمي مخلفاتها الإشعاعية والصناعية.[16] ولذا، شرع الصيادون الصوماليون في تولي مسؤولية إدارة الشؤون في خليج عدن، كما لجؤوا إلى القرصنة وسمّوا أنفسهم "مشاة البحرية الصومالية" أو "فيلق الإنقاذ

المحيطي"؛ للدفاع عن معيشتهم.[17] وفي عام 2011، وصلت حوادث القرصنة البحرية في خليج عدن وساحل الصومال أرقاماً غير مسبوقة؛ فبعدما أفادت التقارير بوقوع 10 حوادث فقط عام 2004، شهدت المنطقة 44 هجوماً عام 2007، و139 هجوماً عام 2010، و237 هجوماً عام 2011. وعلاوة على ذلك، احتجز القراصنة 470 رهينة من البحارة، واختطفوا عشرة، وجرحوا ثلاثة، وقتلوا ثمانية.[18] ولكن، انخفض عدد الهجمات بصورة كبيرة عام 2012؛ حيث هوجمت 75 سفينة ووقعت 14 عملية اختطاف.[19] ويشير بيان إعلامي صادر عن المكتب البحري الدولي IMB حول تقرير القرصنة لعام 2012 إلى أن «استمرار وجود قوات البحرية يعد أمراً ضرورياً؛ للتأكد من بقاء القرصنة الصومالية منخفضة... ومن الممكن عكس هذا التقدم بسهولة إذا ما سُحبت السفن التابعة لأسلحة البحرية من المنطقة».[20]

والقراصنة الصوماليون مسلحون جيداً، ومن المعروف أنهم يحوزون أسلحة آلية وقذائف صاروخية.[21] ومعظم الهجمات على السفن التجارية تُشن باستخدام الزوارق (قوارب عالية السرعة)؛ لتمكنها من الإفلات من الرادار بسهولة.[22] ويتم إطلاق هذه الزوارق من سفن وتكون عادة سفناً مختطفة، أو سفن صيد مُرَمّمة، أو مراكب أخرى كبيرة وصغيرة. وترتبط مع بعضها جيداً من خلال هواتف الأقمار الصناعية وغيرها من معدات الاتصال.[23] وتشير التقديرات إلى أن نحو ثلاثة آلاف شخص شاركوا في القرصنة،[24] بمن فيهم صيادون وجنود. ويقبع نحو ألف من

هؤلاء خلف القضبان، كما أنه من الممكن أن يكون قد قضى عدة مئات منهم نحبه في البحر.[25] وصرح بان كي مون، الأمين العام للأمم المتحدة، في رسالة إلى رئيس مجلس الأمن أن البيانات الصادرة عن مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة UNODC تشير إلى أن ما بين 200 و300 قرصان لم يعودوا من حملاتهم منذ أن استعادت الظاهرة نشاطها، وأن عائلاتهم تعرضت للإساءة على أيدي زعماء عصابات القراصنة.[26] أضف إلى ذلك صدور تقارير تفيد بمقتل ما يصل إلى 62 قرصاناً في البحر في الأشهر الخمسة الأولى من عام 2011.[27] ووفقاً لدبلوماسي أمريكي: «ربما يبلغ عدد القراصنة النشطين ثلاثة آلاف قرصان. وبناء عليه، إذا وضعنا ألفاً منهم خلف القضبان، وقضى ما بين 300 و400 قرصان نحبه في البحر سنوياً من الجوع (أو) الغرق... فإن عددهم سيتقلص بسرعة».[28]

الأثر الاقتصادي للقرصنة الصومالية

من الناحية التاريخية، كانت أعمال القرصنة ترتكب بدافع تحقيق المكاسب الاقتصادية التي تأتي على شكل فديات ومواد ومعدات مسروقة من السفن، بما في ذلك ممتلكات الطاقم، حتى إن السفينة تُباع برمتها في بعض الأحيان. وعلاوة على ذلك، تتكبد شركات النقل البحري كذلك خسائر تُعزى إلى التأمينات المرتفعة للمرور عبر المناطق الموبوءة بالقرصنة، والتكاليف الإضافية المصاحبة لوضع حراس أمن خاص على متن السفن، والخسائر الناجمة عن تحويل مسار السفن، والوقت الذي تستغرقه الرحلة.

والأهم من ذلك كله أن الخسائر الواقعة في الموارد البشرية؛ أي خسارة طواقم السفن بسبب القرصنة، لا يمكن قياسها من الناحية النقدية؛ فهي خسائر لا يمكن استبدالها، وتصاحبها سلسلة واسعة من التداعيات الاجتماعية. وبالإضافة إلى ذلك، ثمة تأثيرات سلبية هائلة على اقتصاد البلد الذي ابتلي بالقرصنة البحرية.

ووفقاً لتقرير "التكلفة الاقتصادية للقرصنة الصومالية 2012" الصادر عن مؤسسة "محيطات وراء القرصنة" Oceans Beyond Piracy, OBP، وهو مشروع تابع لمؤسسة مستقبل أرض واحدة One Earth Future Foundation, OEF تشير التقديرات إلى أن تكلفة القرصنة البحرية التي تكبدها الاقتصاد العالمي عام 2012 تراوح بين 5.7 و6.1 مليارات دولار أمريكي، وانخفضت بنسبة 12.6٪؛ أي نحو 850 مليون دولار، مقارنة بالأرقام التي صدرت عام 2011. وأورد التقرير تسع فئات مختلفة تم حساب التكاليف الإضافية المصاحبة للقرصنة البحرية وفقها،[29] وهي: الفديات والاستشفاء أو التعافي، والعمليات العسكرية، وتحويل مسار السفن، والتكاليف العملياتية المترتبة على زيادة سرعة السفن، والعمالة، والمحاكمات والسجن، والتأمين، وتكاليف إدارة منظمات مكافحة القرصنة. ويسلط الجدول (1) الضوء على بعض النتائج البارزة لتقرير التكلفة الاقتصادية للقرصنة الصومالية عام 2012.

الجدول (1)

التكلفة الاقتصادية للقرصنة الصومالية 2012 (بالدولار الأمريكي)

الفئة	2011	2012	التغير المئوي	ملاحظات
الفديات والتعافي	159.62 مليوناً	31.75 مليوناً	(-) 80.1	دفع الفدية، والتكاليف اللوجستية المرتبطة بدفع هذه الفدية، واستعادة السفن، وتكلفة تسليم الفدية، والضرر الذي يصيب السفينة خلال فترة احتجازها، وتكلفة المفاوضين، وأجور المحامين والمستشارين.
العمليات العسكرية	1.27 مليار	1.09 مليار	(-) 14.0	عملية أطلنطا، وعملية درع المحيط، وفرقة العمل المشتركة 151، والصين، والهند، واليابان، وروسيا، وكوريا الجنوبية.
المعدات الأمنية	578.7 مليوناً	514.6 مليوناً	(-) 11.0	انخفاض تكلفة المعدات الأمنية.
الحراس المسلحون	530.61 مليوناً	1.15-1.53 مليار	(+) 79.7	قبول أكبر للحراس المسلحين من قبل الدول التي ترفع السفن أعلامها، وأصحاب السفن، ومشغليها، وزيادة تكلفة الحراس المسلحين.
تحويل مسار السفن	594.06* مليوناً	290.5 مليوناً	(-) 47.9	تحويل مسار السفن على طول ساحل شبه الجزيرة العربية والساحل الهندي بدلاً من إبحارها مباشرة عبر المنطقة العالية المخاطر.
زيادة سرعة السفن	2.7 مليار	1.53 مليار	(-) 43.3	تكاليف الوقود المرتبطة بالإبحار بسرعات تفوق السرعات المثلى؛ لتفادي هجمات القراصنة.
العمالة	195.1 مليوناً	471.6 مليوناً	(+) 141*	تكلفة بدل المخاطر وتكلفة دفع أجور البحارة في فترة احتجاز السفينة.
المحاكمات والسجن	16.40* مليوناً	14.89 مليوناً	(-) 9.2	يبدو أن الانخفاض في تكاليف محاكمة القراصنة يُعزى بصورة شبه كاملة إلى انخفاض في عدد المحاكَمين المشتبه فيهم.
التأمين	634.9 مليوناً	550.7 مليوناً	(-) 13.3	من المحتمل أن يُعزى إلى الوجود المتزايد لحراس أمن خاص على متن السفن التجارية وانخفاض أقساط التأمين نتيجة لذلك.
منظمات مكافحة القرصنة	21.3 مليوناً	24.08 مليوناً	(+) 13	منظمات مكافحة القرصنة، بدءاً من الوكالات التابعة للأمم المتحدة، وصولاً إلى المنظمات غير الحكومية.

المصدر:

Economic Cost of Somali Piracy 2012, Oceans Beyond Piracy (OBP). One Earth Future Foundation (OEF).

* أرقام من حسابات المؤلف، استناداً إلى البيانات الصادرة عن: Oceans Beyond Piracy (OBP).

الاستجابة الدولية

استجابةً لطلب الصومال ونتيجة لارتفاع هجمات القرصنة على النقل البحري الدولي في خليج عدن، تبنى مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة عدداً من القرارات، وحث الدول على تنفيذ عمليات مكافحة القرصنة، وتم اعتماد عدد من القرارات أيضاً لمساعدة الصومال في حماية منطقته الاقتصادية الخالصة، ومنع أعمال الصيد غير المشروع، ورمي المخلفات.[30] وعلاوة على ذلك، أعلنت حكومات عدة عدداً من المبادرات المصممة للتصدي لتهديد القرصنة في خليج عدن.[31] ويمكن تصنيف هذه المبادرات إلى: مبادرات عملياتية، ومبادرات مؤسسية، ومبادرات في مجال صناعة النقل البحري. ومما يثير الاهتمام أن بعض هذه المبادرات اشتملت على منظمات غير حكومية وغيرها من أصحاب المصلحة المعنيين بهدف الاستجابة للقرصنة بصورة كلية.

المبادرات العملياتية

عملاً بالمبادرات التي أطلقتها الأمم المتحدة، أرسل عدد من الدول سفناً حربية؛ لضمان عبور آمن للسفن التي ترفع أعلامها وتوفير الحماية للنقل البحري الدولي. وقد عملت هذه القوات بوصفها جزءاً من قوات المهام المشتركة البحرية المتعددة الجنسيات؛ مثل: قوة المهام المشتركة 150، وقوة المهام المشتركة 151، والقوة البحرية التابعة للاتحاد الأوروبي EUNAVFOR. وأوكلت لبعض هذه القوات مهمة حماية سفن برنامج الأغذية العالمي التابع للأمم المتحدة، والتي تحمل مساعدات إلى الصومال.

وإلى جانب قوات المهام المشتركة هذه، نشــرت الصــين قــوة المهــام البحريــة 525، كما أرسلت دول أخرى؛ مثل: الهنــد، وإيــران، وروســيا ســفناً حربيــة، تنفيذاً للتوجيهات الوطنية بدعم قرارات مجلس الأمن. وبالإضافة إلى ذلــك، نُشــرت عمليــة "درع المحيط" التابعــة لحلــف شــمال الأطلســي "النــاتو"، والمؤلفة من قوتَي المهــام SNMG-1 وSNMG-2، في بحــر العــرب، وخلــيج عدن، وحوض الصومال.[32] وجدير بالذكر أن القــوات البحريــة نجحــت في كبح جماح القرصنة من خلال العمل العسكري المنسق وآليــة فعالــة لتبــادل الاستخبارات.

المبادرات المؤسسية

صاغ المجتمع الدولي عدداً من الاستجابات المؤسسية المتعددة الأطراف بهدف مكافحة القرصنة وأدخلهــا حيــز التنفيــذ، ومنهــا: "الــوعي المشــترك وتفادي التضــارب" SHADE، و"فريــق الاتصــال المعنــي بالقرصــنة قبالــة سواحل الصومال" CGPCS، و"الممر الموصــى بــه دوليــاً لعبــور الســفن" IRTC. وتقوم هذه المبــادرات المتعــددة الأطــراف عــلى الشــراكة؛ إذ تضــم الحكومات، وصناعة النقل البحري، وعدداً من أصحاب المصــلحة المعنيــين؛ ما يُسهّل تشكيل حلقة وصــل مــن أجــل تبــادل وجهــات النظــر والأفكــار، والمساعدة على وضع استراتيجيات للتصدي للقرصــنة. فعــلى ســبيل المثــال، وفقاً لمبادرة الوعي المشترك وتفادي التضــارب، يتبــادل قــادة قــوات الــدول المشــاركة، الاســتخبارات التكتيكيــة، والمعلومــات حــول التهديــدات والتحديات ونشــر القوات، وغيرها مــن التفاصــيل العملياتيــة ذات الصــلة بعمليات مكافحة القرصنة.[33] وعلى نحو مماثل، يعــد فريــق الاتصــال المعنــي

بالقرصنة قبالة سواحل الصومال منبراً يمكّن الخبراء في مجال صناعة النقل البحري والمجالين العسكري والقانوني وغيرهم من المعنيين من تدارس المعلومات المتعلقة بمكافحة القرصنة وتبادلها.[34]

أما "الممر الموصى به دولياً لعبور السفن"[35] فمبادرة مبتكرة تم بموجبها إنشاء ممر بحري موصى به في خليج عدن؛ حيث تقوم السفن الحربية بأعمال تسيير الدوريات وتوفير الحماية للنقل البحري الدولي الذي ينتظم في قوافل. وهي مبادرة آسيوية تضم الصين، والهند، واليابان، وجمهورية كوريا. ومما يثير الاهتمام أن هذه الدول تشكل كذلك جزءاً من مبادرة الوعي المشترك وتفادي التضارب؛ إذ تنفذ بعضها عمليات مستقلة، تنفيذاً لتوجيهاتها الوطنية. ووفقاً لمبادرة الممر الموصى به دولياً لعبور السفن، تشكّل دولة ما النقطة المرجعية لثلاثة أشهر، ويكون سلاحها البحري هو المكلف بأعمال الحراسة، ويطلق على سلاح البحرية ذلك "البحرية المرجعية"؛ حيث يعلن عن جدول الحراسة لمدة زمنية معينة. ولوحظ أنه «ثمة خوادم مؤمنة يتم من خلالها تبادل الرسائل الإلكترونية حول مواقيت حراسة القوافل مع سلاحَي البحرية الآخرين؛ الأمر الذي يضمن حراسة قافلة واحدة من السفن، على الأقل، ومرورها بسلام عبر الممر الموصى به دولياً لعبور السفن».[36] وبالمثل، قال مسؤول صيني: «تجمع بيننا بعض الآراء المشتركة. ولكن، لدينا اختلافاتنا كذلك. وبناءً عليه، توصلنا إلى إجماع بتسيير دوريات في الممر الموصى به دولياً لعبور السفن، وفقاً لتوزيع المناطق حسب المسؤولية».[37]

ويعد الصندوق الائتماني لدعم مبادرات الدول التي تكافح القرصنة قبالة سواحل الصومال، بإشراف مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، مبادرةً أخرى متعددة الأطراف؛ إذ تم الإعلان عنه وتأسيسه من قبل بان كي مون، الأمين العام للأمم المتحدة، في 27 يناير 2010. ويكمن الغرض من الصندوق في «المساعدة على تحمل النفقات المرتبطة بمحاكمة القراصنة المشتبه فيهم»، فضلاً عن القيام بنشاطات أخرى متصلة بتطبيق أهداف مبادرة فريق الاتصال المعني بالقرصنة قبالة سواحل الصومال في ما يتعلق بعشرين دولة مشاركة وموانئ دبي العالمية.[38]

وثمة مبادرات أخرى متعددة الأطراف ترمي إلى تعزيز التعاون بين دول المحيط الهندي. ومع إدراك الحاجة إلى التصدي إلى التهديدات والتحديات اللاامتماثلة في المحيط الهندي، استضاف سلاح البحرية الهندي "الندوة البحرية لدول المحيط الهندي" في نيودلهي في مايو 2008،[39] والذي شارك فيه 29 وفداً بحرياً من دول المحيط الهندي. وفي جزء من مشاركات قادة الأسلحة البحرية ورؤساء الوفود، التقى هؤلاء في اجتماع سري على مدى يومين، كما حضروا ندوة بعنوان: "التحديات المعاصرة العابرة للحدود الوطنية: التواصل البحري الدولي". وخلال افتتاح الندوة، شدد رئيس الوزراء الهندي على «أنه بناءً على ذلك تعد الحاجة إلى التعاون بين أسلحة البحرية في المنطقة بهدف منع وقوع مثل هذه الجرائم العالمية ذات أهمية قصوى». وبالمثل، أكد وزير الدفاع الهندي أن الحوار والتعاون بين الدول يعززان الأمن والاستقرار الإقليميين والفهم المتبادل، ويحسنان الشفافية. وتسعى الندوة البحرية لدول المحيط الهندي إلى تعزيز الفهم

الإقليمي لقضايا الأمن البحري التي تواجه دول المحيط الهندي، الأمر الذي يؤدي إلى بناء القدرة الإقليمية وتعزيز الاستقرار.

وناقشت الندوة قضية القرصنة خلال جلساتها وعبر آليات فرق عمل أخرى عدة. وتُجمع الدول الأعضاء على أنه يجب عليها التعاون؛ لكبح جماح القرصنة. فعلى سبيل المثال، في "الندوة البحرية لدول المحيط الهندي" التي عقدت في كيب تاون بجنوب أفريقيا عام 2012، أجاب الفريق البحري يوهان ريفيلو موديمو، قائد سلاح البحرية التابع لجنوب أفريقيا والرئيس الحالي للندوة، عندما سئل هل يمكن هزيمة القرصنة من وجهة نظره؟ فقال:

> نأخذ في حسباننا كذلك حقيقة أنه لا يمكن حل المشكلة [القرصنة] في البحر فحسب؛ فهذه مسألة ينبغي حلها في البر على الصعيد السياسي. ولذا، تمكن هزيمة القرصنة باتباع ذلك النهج المتعدد الجبهات... وإذا تعطلت خطوط الاتصال البحرية، فسيكون لذلك تأثير سلبي كما نرى في الوقت الحالي. ويكمن هذا التأثير في انتشار نشاطات القراصنة وتزايدها، وخاصة قبالة ساحل الصومال؛ الأمر الذي يؤدي إلى عرقلة التجارة بين الدول. وبناء عليه، فإنه ثمة اتجاهاً جديداً يدور حول كيفية تحسيننا للأمن بين السفن التجارية نفسها، ويخرج الناس بأفكار مختلفة حول الكيفية التي ينبغي علينا القيام بها؛ نظراً لأهمية البحر.[40]

ووفقاً للندوة البحرية لدول المحيط الهندي، تشارك أسلحة البحرية في وضع إجراءات تشغيل موحدة (SOPs)، وهي مبادرة نشأت خلال الاجتماع الذي عقد في ديربان عقب مشاطرة قائد سلاح البحرية الهندي المشاركين حادثة السفينة التجارية الإيطالية إنريكا ليكسي MV Enrica Lexie التي

قُتل فيها صيادون أبرياء على أيدي حراس الأمن الخاص الذين كانوا على متن السفينة؛ حيث دعا الأعضاء إلى صوغ إجراءات تشغيل موحدة بهدف منع وقوع مثل هذه الحوادث في البحر.[41]

كما أن هناك بعض المحاولات الرامية إلى تبني نهج شبه إقليمي من أجل معالجة المخاوف المشتركة ذات الصلة بالأمن البحري. فعلى سبيل المثال، تعد "مدونة جيبوتي لقواعد السلوك" DCoC مبادرة تهدف إلى قمع القرصنة والسطو المسلح على السفن في غرب المحيط الهندي وخليج عدن، وتم التوقيع عليها في 29 يناير 2009؛ حيث تتوخى التعاون الفني من خلال تبادل المعلومات وتدريب الشركاء. وللمدونة ثلاثة مراكز لتبادل المعلومات في دار السلام في تنزانيا، وممباسا في كينيا، وصنعاء في اليمن. وأوكلت إلى هذه المراكز مهمة جمع المعلومات ذات الصلة بالقرصنة، وتفحصها، ونشرها بين الشركاء؛ إذ أصبحت عملياتية عام 2011. [42]

وسعت الدول كذلك إلى معالجة المسائل القانونية ذات الصلة بالقرصنة بصورة مشتركة؛ فقد تم افتتاح "المركز الإقليمي لمقاضاة القراصنة وتنسيق المعلومات الاستخباراتية" RAPPICC في سيشيل في يونيو 2012 بهدف إنشاء: «مركز متعدد الجنسيات ومتعدد التخصصات؛ للتعاون في مجال إنفاذ القانون بالشراكة مع سيشيل، ودول المحيط الهندي الأوسع نطاقاً، والشركاء الدوليين بهدف التصدي للتهديد الذي تشكله القرصنة الإقليمية والجرائم البحرية العابرة للحدود الوطنية».[43] وتعد سيشيل والمملكة المتحدة مثالاً جيداً على مثل هذه المبادرات الثنائية؛

فقد تعهدت المملكة المتحدة في مؤتمر لندن حول القرصنة الذي عقد في فبراير 2012 بتقديم أكثر من مليون دولار؛ لدعم المبادرة.[44] ووفقاً لجويل مورغان، وزير الشؤون الداخلية والنقل في سيشيل: «لم تكن سيشيل؛ بوصفها دولة جُزر صغيرة، لتتهرب من مسؤولية التصدي لتهديد ضخم كهذا. ولكننا مصممون على عدم الجلوس مكتوفي الأيدي في الوقت الذي يشن فيه القراصنة هجمات وحشية على السفن في مياهنا؛ وهو ما يؤثر سلبياً في اقتصادنا».[45]

مبادرات في مجال صناعة النقل البحري

تبنى عدد من منظمات النقل البحري الدولي[46] قرارات، واتخذت صناعة النقل البحري تدابير استباقية ترمي إلى مكافحة القرصنة عبر تبني أفضل الممارسات الإدارية (BMP).[47] وتشتمل بعض المبادرات العملياتية المهمة التي اتخذتها صناعة النقل البحري على صوغ إجراءات تشغيل موحدة للرد على هجمات القراصنة على متن السفن، وزيادة اليقظة والحذر في أثناء الملاحة في المياه التي تنتشر فيها القرصنة من خلال نشر "مراقبين" إضافيين، واستخدام نظم حماية متينة على متن السفن. ونظراً إلى أن السفن التجارية لا تحمل أسلحة حتى للدفاع عن نفسها وأن طاقم السفينة غير مدرب على تشغيل الأسلحة النارية، فقد تعاقدت بعض شركات النقل البحري مع حراس أمن خاص مسلحين؛ لنشرهم على متن السفن التجارية.[48] وقد أدت هذه المبادرات إلى انخفاض في حوادث اختطاف السفن التي تمر عبر خليج عدن وبحر العرب.

الاستجابة الإقليمية للقرصنة في خليج عدن

وجهت الدول المطلة على سواحل القرن الأفريقي/ البحر الأحمر؛ أي اليمن وجيبوتي وإريتريا، بما فيها الصومال، نداءات إلى المجتمع الدولي؛ للمساعدة على مكافحة القرصنة في المنطقة. وقال أبوبكر القربي، وزير الخارجية اليمني:

> إن مسؤولية المحافظة على أمن هذه الممرات المائية تقع على عاتق الدول المطلة عليها... وإذا عملت الدول العربية المطلة على البحر الأحمر جنباً إلى جنب، فإنها ستتمكن من تحقيق الأمن فيه. ونعتقد أنه يجب على الدول العربية التي تجمع بينها مخاوف مشتركة حيال استقرار هذه المنطقة أن تضع استراتيجية ترتبط بأمن البحر الأحمر ومضيق باب المندب وبحر العرب. وتعد هذه مسؤولية تلك الدول؛ لكونه جزءاً من أمنها القومي بصفة عامة.[49]

وعلى نحو مماثل، صرح رئيس خفر السواحل اليمنية: «لا يمكننا القيام بأي شيء لإيقاف القرصنة في خليج عدن؛ فهو أمر يفوق قدرتنا، حتى إن بعض الشركات طلبت منا حراسة سفنها، ولكنه أمر لا يمكننا فعله».[50] وتعد مصر قوة بحرية كبيرة في المنطقة ومن المعنيين بالأمن الإقليمي؛ فسلاح البحرية المصري يملك غواصات، وفرقاطات، ومجموعة من زوارق الهجوم السريعة والحديثة، وبضع طائرات دورية ساحلية. أضف إلى ذلك أن لديها قدرة برمائية متواضعة يمكنها أن تُشكِّل قاعدة لعمليات القوات الخاصة. وعلى الرغم من ذلك، لم تنشر مصر سلاحها البحري في خليج عدن أو تُنسق مع اليمن للاضطلاع بعمليات مكافحة القرصنة. وفي عام 2009، قررت دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، إلى جانب دول

البحر الأحمر، وهي: جيبوتي، ومصر، والأردن، والسودان، واليمن تشكيل فرقة عمل بحرية عربية بالكامل بهدف مكافحة القرصنة والعمل تحت قيادة موحدة لعام واحد. ومع ذلك، لم تلق المبادرة زخماً، وبقيت «المشاركة البحرية للدول العربية مقتصرة على الأعمال الوطنية»؛ إذ كانت دولة الإمارات العربية المتحدة، والمملكة العربية السعودية، واليمن هي الدول الوحيدة التي تُسيِّر دوريات في البحر الأحمر وخليج عدن.[51]

وتعد جنوب أفريقيا دولة أفريقية أخرى، وبلداً رئيسياً في التجارة البحرية. كما تعد قوة بحرية كبرى، ولكنها لم تنشر أياً من قواتها قبالة سواحل القرن الأفريقي. ولكن جنوب أفريقيا، وتنزانيا، وموزمبيق وقّعت عام 2012 اتفاقاً ثلاثياً؛ لتعزيز الأمن البحري في المحيط الهندي ومكافحة القرصنة. وقال الرئيس التنزاني جاكايا مريشو كيكويت، في حديثه في حفل التوقيع: «سنتخذ جميع التدابير للإبقاء على بحرنا آمناً؛ فأكثر من 90 بالمئة من تجارتنا تمر عبر المحيط... وكان ظننا في البداية أن المشكلة تقتصر على القرن الأفريقي فقط، ولكنها امتدت الآن إلى الجزء الجنوبي من المحيط الهندي».[52] وفي عام 2013، قال اللواء البحري روبرت هيغز، رئيس أركان سلاح البحرية التابع لجنوب أفريقيا: «لا تخوض أي دولة هذا القتال وحدها، ولا تملك أي دولة الوسائل التي تمكنها من خوضه وحدها».[53]

رابطة التعاون الإقليمي للدول المطلة على المحيط الهندي

تعد رابطة التعاون الإقليمي للدول المطلة على المحيط الهندي تجربة فريدة من نوعها في النزعة الإقليمية؛ حيث تجمع دولاً من شتى أنحاء آسيا

وأفريقيا وأستراليا. وتم تدشين هذه المنظمة التي تضم دول المحيط الهندي كافة في موريشيوس عام 1997، وتقتضي مهماتها معالجة المسائل ذات الصلة بالتجارة والاستثمار، والعلوم والتقانة، والتعليم والتدريب...إلخ، بين الدول المطلة على المحيط الهندي، إضافة إلى تعزيز التفاعلات على مستويات ثلاثة، وهي: المستوى الحكومي، والمستوى الأكاديمي، والمستوى التجاري.

وفي الآونة الأخيرة، عبرت الرابطة عن مخاوفها إزاء تصاعد أعمال القرصنة في خليج عدن. وفي الاجتماع الحادي عشر لمجلس وزراء رابطة التعاون الإقليمي للدول المطلة على المحيط الهندي الذي عقد في الهند، أعرب أعضاء المجلس في إعلان بنغالور عن «قلقهم المشترك إزاء الوضع السائد في ما يتعلق بالأمن البحري في المحيط الهندي، ولاسيما تزايد مستوى القرصنة قبالة سواحل القرن الأفريقي؛ الأمر الذي يشكل تهديداً للملاحة الإقليمية والدولية، والتجارة البحرية، وسلامة البحارة».[54] وعلى نحو مماثل، تمخض الاجتماع الثاني عشر لمجلس وزراء الرابطة عن "بيان جورجاون [مدينة بالقرب من نيودلهي] لرابطة التعاون الإقليمي للدول المطلة على المحيط الهندي في عامها الخامس عشر-العقد المقبل"، وذُكر فيه:

> تعد القرصنة مسألة جدية بصورة متزايدة؛ فهي تشكل تهديداً للتجارة البحرية وسلامة البحارة؛ ما يرفع تكاليف التأمين إضافة إلى التكاليف التي تتكبدها صناعة النقل البحري في منطقة المحيط الهندي. كما ساهم ضعف الإدارة وانعدام الاستقرار في أجزاء من المنطقة في تحول القرصنة إلى جريمة منظمة عابرة للحدود الوطنية. ونرحب بالتركيز الذي أولته رابطتنا للتعاون في قضايا الأمن البحري في المحيط الهندي، ونعيد التأكيد على أهمية المحافظة على حرية الملاحة وسلامة خطوط الاتصال البحرية وأمنها في المحيط الهندي.[55]

بناء قدرات دول المحيط الهندي للاستجابة للقرصنة

من المسلَّم به أن الصومال ليس لديه حالياً القدرات الكافية لبسط سيطرته الكاملة على أراضيه ومياهه الإقليمية؛ الأمر الذي يستدعي تقديم مساندة دولية له. كما سعت الدول الأصغر في المحيط الهندي؛ مثل: سيشيل، وموريشيوس، وموزمبيق، التي وجدت نفسها مضطرة لحماية مصالحها البحرية نظراً لشح الموارد والقدرات، إلى طلب الدعم على المستوى الإقليمي/ الدولي. كما حثت الأمم المتحدة، من خلال قراراتها الكثيرة، المجتمع الدولي على بناء قدرة الحكومة الاتحادية الانتقالية في الصومال وحماية المصالح البحرية الصومالية كذلك.

وفي هذا السياق، أسست الأمم المتحدة صندوقها الائتماني لمكافحة القرصنة بهدف دعم جهود مكافحة القرصنة التي تبذلها جيبوتي، وإثيوبيا، وكينيا، وجزر المالديف، وسيشيل. وأقر تاي-بروك زيريهون، الأمين العام المساعد للأمم المتحدة للشؤون السياسية، في بيان، بالمساهمات التي قدمتها الأمم المتحدة والدول الأعضاء فيها والمنظمات الإقليمية والدولية وصناعة النقل البحري، لمكافحة القرصنة. ولكنه أكد على الحاجة إلى تعزيز الأدوات القانونية، بما فيها محاكمة القراصنة. كما أقر خمسة مشروعات بقيمة مليوني دولار؛ لضمان عدل محاكمات القراصنة وفاعليتها، وحماية حقوق الإنسان للأفراد المشتبه بضلوعهم في القرصنة وصحتهم وسلامتهم، وتسهيل إعادة المعتقلين المشتبه بتورطهم في القرصنة من جزر المالديف إلى وطنهم الصومال، ودعم السجون الكينية لتلبية الحد الأدنى من المعايير في ما يتعلق بمعاملة السجناء.[56] كما ستعمل المشروعات على «دعم سلطات إنفاذ القانون

والادعاء العام في الدول المتأثرة بالقرصنة مباشـرة؛ للتحقيـق في التـدفقات المالية غير المشـروعة من القرصنة».

وتعد "يوكاب نستور" EUCAP NESTOR مبـادرة إقليميـة أوروبيـة تأسست بموجب السياسة الأمنية والدفاعية المشتركة؛ وترمي إلى بناء قدرات دول القـرن الأفريقـي وغـرب المحـيط الهنـدي، وهـي: جيبـوتي، وكينيـا، وسيشيل، وتنزانيا.[57] ويقع مقرها في جيبوتي، وتعمل مع عملية أطلنطا التابعة للقـوة البحريـة للاتحـاد الأوروبي EUNAVFOR Operation Atlanta، وبعثة التدريب التابعـة للاتحـاد الأوروبي EUTM في الصـومال.[58] وفي هـذا السياق، وقّعت القوة البحرية التابعة للاتحاد الأوروبي عقداً مع شـركة نفـط سيشـيل SEPEC؛ لإمـداد السـفن الحربيـة المشـاركة في عمليـات مكافحـة القرصنة بوقود المروحيات.[59] كما تم إطـلاق مبـادرات أخـرى لبنـاء القـدرة القانونية للدول على محاكمة القراصنة ومعـاقبتهم. فعـلى سـبيل المثـال، ثمـة اتفـاق رسـمي بـين سيشـيل وجمهوريـة "أرض الصـومال" (صـوماليلاند) لمحاكمة القراصنة الصوماليين الذين يتم القبض عليهم في مياه سيشيل.

إن محور الاهتمام الرئيسـي لمبادرة "يوكـاب نسـتور" هـو تعزيـز قـدرة الدول على فرض سيادة القانون في البلدان التي تعمل فيهـا (جيبـوتي وكينيـا وسيشيل)، وتطوير القدرة البحرية لجيبـوتي وسيشـيل، بـما في ذلـك تـدريب قوات شـرطية بحرية. وينصـب التركيـز في الصـومال عـلى تطـوير السـلطة القضائية وقوة شـرطية ساحلية. وتتوخى المبادرة في جوهرها، بنـاء قـدرات هذه الدول بهدف ضمان سيطرتها على المناطق البحرية التابعة لها والعمـل مـع بعضها للاستجابة للتهديدات والتحديات الأمنية الإقليمية.

وكما تم ذكره سابقاً، تجد اليمن نفسها مقيدة إزاء قدرتها على الاستجابة للتهديدات البحرية. ومنذ عام 2010، كانت الولايات المتحدة تشارك بصورة استباقية في مساندة خفر السواحل اليمنية من خلال الدعم المادي (زوارق الدوريات)، والتدريب (عبر الشركات الخاصة)، وتبادل الاستخبارات. وفي حادثة وقعت مؤخراً، اعترضت قوات خفر السواحل اليمنية سفينة إيرانية تحمل أسلحة ومتفجرات، بما في ذلك صواريخ أرض-جو من نوعي سام-2 وسام-3، عقب تلقيها تحذيراً من الولايات المتحدة الأمريكية. ووفقاً لمسؤول أمني يمني: «كان القارب متجهاً نحو ميناء المخا اليمني (في البحر الأحمر)»؛ حيث كانت الأسلحة «في طريقها إلى المتمردين الحوثيين في صعدة»، وهي المعقل الشمالي لهم.[60]

وعلى نحو مماثل، انتفعت جزر المالديف وسريلانكا من التعاون البحري مع الهند. كما عملت السفن التابعة لسلاح البحرية الهندي على تسيير دوريات مكافحة القرصنة والإرهاب في مياه سيشيل بصورة دورية. واتفقت الهند وموزمبيق على العمل جنباً إلى جنب بهدف تحسين الأمن البحري في المحيط الهندي، بما في ذلك تسيير دوريات بحرية مشتركة على طول ساحل موزمبيق. وعرضت الهند كذلك تقديم النصح والإرشاد إلى الصومال في المجال الفني؛ لمكافحة القرصنة، وقيل إن: «الهند تنظر كذلك في تقديم الدعم الفني للصومال من أجل وضع استراتيجية وسياسة لمكافحة القرصنة».[61]

الاستجابات الدولية والوطنية القانونية

تعد محاكمة القراصنة المشتبه فيهم جانباً آخر من المهم التصدي لها. ويُعزى تدني نسبة نجاح محاكمة القراصنة إلى عدد من الأسباب، مثل: غياب تشريعات وطنية تُجرِّم القرصنة والسطو المسلح على السفن، وانعدام القدرة على إجراء تحقيقات ومحاكمة الجناة المزعومين، وغياب قدرة السجون على إيواء القراصنة المشتبه فيهم. وفي هذا الصدد، من المهم الإشارة إلى حكم أصدرته محكمة كينية في "قضية محمود محمد حاشي وثمانية آخرين"؛ حيث أصدر القاضي محمد إبراهيم حكماً بأنه «ليست للدولة أي ولاية قضائية» لمحاكمة القراصنة. وأضاف أنه نظراً إلى الظروف التي «وجد فيها القراصنة أنفسهم، كان لزاماً على المحكمة أن تقدم لهم الحماية والأمن؛ فأعلنت من تلقاء نفسها اعتبارهم "أفراداً مستضعفين" و"تحت حماية" المحكمة».[62] وبالمثل، قالت محكمة إنها «ستتخلى عن ولايتها القضائية، ونفوذها، وسلطتها، والتزاماتها الدستورية؛ لضمان حماية الحقوق والحريات الأساسية للقراصنة الذين يجدون أنفسهم في وضع لا يحسدون عليه من الخطورة وانعدام الأمن، في دولة أجنبية جُلبوا إليها من دون رغبتهم أو إرادتهم».[63] ولا يخفى على أحد أنه ثمة مآزق قانونية عدة إزاء محاكمة القراصنة؛ فبدأت بعض الدول سن تشريعات وطنية جديدة؛ للاستجابة للقرصنة في الوقت الذي تقوم فيه دول أخرى بتطوير القدرات من خلال التعاون مع غيرها من الدول.

عمليات مكافحة القرصنة:
سلاح البحرية مقابل خفر السواحل

كما تم ذكره سابقاً، جاءت استجابة المجتمع الدولي لتصاعد عدد هجمات القرصنة على النقل البحري الدولي في خليج عدن من خلال نشر القوات البحرية. وبالفعل، تمكنت هذه القوات من كبح جماح القرصنة إلى حد كبير، وضمان عبور آمن للنقل البحري الدولي. ويرى البعض أنه يتم استدعاء أسلحة البحرية في كثير من الأحيان؛ للاستجابة لمستوى منخفض من المهمات اللامتماثلة، بما فيها مراقبة المناطق الاقتصادية الخالصة، وهو أمر له انعكاسات خطيرة على الجاهزية العملياتية لأسلحة البحرية؛ نظراً إلى أن معداتها وأدوارها وتدريباتها مصممة لعمليات بسط السيطرة البحرية ومنع المهاجمين من الاقتراب. ولذا، فإنه من المحتمل أن يؤدي نشر هذه الأسلحة؛ لأداء الوظائف والمهمات الشرطية إلى تقويض جاهزيتها العملياتية لخوض الحروب. وفي ذلك السياق، طورت دول عدة وكالات لإنفاذ القانون البحري، أو قوات خفر السواحل للقيام بالعمليات الشرطية.

واكتسبت قوات خفر السواحل خبرة عملياتية هائلة، وتطورت لتصبح قوة بحرية فعالة، وناجعة، ويمكن الاعتماد عليها؛ لتعزيز المصالح الوطنية. وبوصفها وكالة لإنفاذ القوانين الوطنية، اضطلعت قوات خفر السواحل بدور محوري في المحافظة على النظام والإدارة الجيدة في البحر؛ فوضعت استراتيجيات معقدة ومتطورة بهدف مكافحة التحديات القائمة والناشئة؛ للتأكد من أمن المناطق البحرية الواقعة تحت الاختصاص

الوطني. وعلى صعيد آخر، طورت هذه القوات روابط عملياتية مع قوات خفر سواحل ووكالات شرطة بحرية عدة في شتى بقاع العالم؛ ما أسفر عن القدرة على القيام بعمليات مشتركة، وهو ما يمثل حجر الأساس في الاستجابات التعاونية للتهديدات اللامتماثلة. كما تمخضت هذه التفاعلات والروابط المؤسسية عن تحقيق التآزر بين العمليات، وتلاقي الأفكار حول الأمن البحري، ووضع أفضل الممارسات التجارية. ونظراً إلى السمات والنجاحات المذكورة أعلاه، تعد قوات خفر السواحل أداة مجدية للدول بهدف الاستجابة لمستوى منخفض من التهديدات اللامتماثلة؛ كالقرصنة.

وللدول أسباب عدة لبناء قوات خفر السواحل وغيرها من وكالات إنفاذ القانون البحري. أولاً، تعد سفن خفر السواحل أقل هجومية بطبيعتها، على عكس السفن الحربية، كما أن الأسلحة التي تحملها تجعلها أقل استفزازية؛ الأمر الذي يحول دون تصعيد الرد. وثانياً، تنخفض تكاليف تشييد منصات كهذه ولا تتطلب تصاميم معقدة، كما أنه من السهل بناؤها بأعداد كبيرة.[64] وثالثاً، لهذه المنصات قدرة تحمل عالية ويمكن نشرها لفترات زمنية طويلة. وعادة ما تُزوّد السفن الأكبر بمروحيات، وتجري نشر طائرات من دون طيار، في بعض الحالات، بهدف توسيع نطاق المنطقة التي تراقبها وتُسير فيها دورياتها. ويرى بعضهم أن الغرض الوحيد من سلاح البحرية هو الاستعداد للحرب، وأن قوات خفر السواحل توجد من أجل أداء واجبات لا تتصل بالحرب، ولكن لها تأثيراً مباشراً في الأمن القومي.[65] وقد حان الوقت لمراجعة التشريعات الوطنية

وتعديلها، حيثما تقتضي الضرورة، إزاء استخدام أسلحة البحرية، وخاصة في العمليات التي لا تتصل بالحرب.

خاتمة

من الصحيح أن جذور مشكلة القرصنة الصومالية توجد أساساً في البر، وإن أفضل الطرق للتصدي لآفة القرصنة هي من خلال عملية تطوير الصومال وتنميته. وعلاوة على ذلك، من المتفق عليه عموماً أنه لا يمكن حل مشكلة القرصنة باستخدام الوسائل العسكرية؛ مثل نشر القوات البحرية بشكل متواصل. وقد حان الوقت لمراجعة التشريعات الوطنية وتعديلها كلما اقتضت الضرورة؛ لمحاكمة القراصنة والعمل نحو استئصال القرصنة. ولعل الأمر المشجع أننا نشهد اليوم تعاوناً لم يسبق له مثيل في مجال صناعة النقل البحري والمجالين الدبلوماسي والعملياتي بين الدول ومختلف أصحاب المصلحة المعنيين بهدف فرض النظام في مياه خليج عدن بصورة جماعية، وحماية النقل البحري الدولي من القراصنة الصوماليين. ويمكن أن يُعزى الانخفاض في عدد هجمات القرصنة إلى عدد من العوامل؛ مثل: الأعمال الصارمة التي تضطلع بها القوات البحرية بهدف التصدي للقرصنة، والضربات الوقائية على معاقل القراصنة البرية، والاستيلاء على السفن الأم المسؤولة عن إطلاق الزوارق في شتى أنحاء بحر العرب. وبالإضافة إلى ذلك، أدى وجود حراس أمن خاص مسلحين على متن السفن، والامتثال الدقيق لأفضل الممارسات

التجارية، كما توصي به صناعة النقل البحري، ووجود السفن الحربية في خليج عدن، إلى انخفاض عدد الهجمات التي يشنها القراصنة.

ومع ذلك، لايزال من غير المعروف الوقت الذي تستطيع فيه القوات المتعددة الجنسيات تلبية نداء الأمم المتحدة والحكومة الاتحادية الانتقالية في الصومال؛ لتقديم المساعدة الدولية على تسيير دوريات في مياه الصومال، وتوفير ممر آمن للنقل البحري الدولي، وهزيمة القراصنة. وفي النهاية، ثمة قيود سياسية، ومالية، وعملياتية عدة على نشر القوات. ومن المؤكد أنه أمر له وقعه القوي في أذهان القائمين على التخطيط في البلدان المعنية. وبالإضافة إلى ذلك، ثمة قضايا قانونية وإنسانية يتعين أخذها في الحسبان.

الهوامش

1. تمر نحو 24 ألف سفينة تجارية عبر المنطقة سنوياً، كما أن السفن العسكرية، ولاسيما تلك التابعة للولايات المتحدة الأمريكية وبعض الدول الأوروبية التي تملك مصالح في المحيط الهندي، تمر عبر القناة بصورة دورية.

2. من المحتمل أن يكون الانخفاض في حركة النقل البحري عائداً، في جزء منه، إلى الركود الاقتصادي العالمي.

3. انظر:

Peter Chalk (ed.), *Encyclopaedia of Terrorism* (Santa Barbara, CA: ABC-CLIO, 2013), 419–421; Martin N. Murphy, "Contemporary Piracy and Maritime Terrorism: The Threat to International Security," IISS, *Adelphi Paper* No. 338, p.46.

وانظر كذلك:

"Yemen pursues Al-Qaida official," *The Associated Press*, November 27, 2003.

4. انظر:

Richard Lough, "Al-Shabaab Taps Ransoms Paid to Somali Pirates," *The Daily Star* July 7, 2011.

5. انظر:

"Record Number of Africa Migrants Cross the Gulf of Aden in 2011," United Nations Radio, January 20, 2012.

6. انظر:

Office of the United Nations High Commissioner for Refugees, "Record Number of African Refugees and Migrants Cross the Gulf of Aden in 2012," Press Briefing at the Palais des Nations in Geneva, January 15, 2013.

7. انظر:

"Press Release: Humanitarian Coordinator Alarmed by Plight of Stranded Migrants in Yemen," *Yemen Post*, April 15, 2013.

8. انظر:

Elizabeth Schmidt, *Foreign Intervention in Africa: From the Cold War to the War on Terror* (Cambridge: Cambridge University Press, 2013), 203–205; Othman O. Mahmood, *The Root Causes of the United Nations' Failure in Somalia: The Role of Neighbouring Countries in the Somali Crisis* (Bloomington, IN: iUniverse, 2011).

ولسرد مثير حول تاريخ الصومال الحديث، انظر:

Rossella Marangio, "The Somali Crisis: Failed State and International Interventions," (Working Paper 12/15, Istituto Affari Internazionali (IAI), May 2012).

وانظر كذلك:

"Somalia-UNOSOM I: Background," (https://www.un.org/en/peacekeeping/missions/past/unosom1backgr2.html#one). (Accessed June 8, 2013).

9. انظر:

"Clashes go on in Somali Capital," *Reuters*, November 20, 1991.

10. انظر:

Valerie J. Lofland, "Somalia: US Intervention and Operation Restore Hope"; (http://www.au.af.mil/au/awc/awcgate/navy/pmi/somalia1.pdf). (Accessed June 17, 2013).

11. انظر:

Jeffrey Gettelman, "Somali Rebels Down Ethiopian Copter," *New York Times*, March 30, 2007.

وانظر كذلك:

"Roots of the Crisis";
(http://www.enoughproject.org/conflict_areas/somalia/roots-crisis).
(Accessed June 8, 2013).

12. لمزيد من التفاصيل حول النشاطات التي يقوم بها برنامج الأغذية العالمي التابع للأمم المتحدة في الصومال، انظر:

(http://www.wfp.org/countries/somalia/operations). (Accessed June 17, 2013).

13. انظر:

Awet Weldemichael and Abdisalam Hassan, "Understanding Somali Piracy on Land and Sea," *Think Africa Press*, November 28, 2012.

14. انظر:

Paul Salopek, "Off the Lawless Coast of Somalia, Pirates Say They are Merely Patriots Protecting their Shores," *Tribune*, October 10, 2008.

15. انظر:

Ishaan Tharoor, "How Somalia's Fishermen Became Pirates," *Time Magazine*, April 18, 2009.

وانظر كذلك:

Robyn Curnow, "Is Illegal Fishing to Blame for Somali Pirates?" *CNN*, August 25, 2011.

16. انظر:

Bashir Mohamed Hussein, "The Evidence of Toxic and Radioactive Wastes Dumping in Somalia and its Impact on the Enjoyment of Human Rights: A Case Study" (paper presented at the United Nations Human Rights Council, Geneva, June 8, 2010).

17. انظر:

Geneva Small Arms Survey, *Small Arms Survey 2012: Moving Targets* (Cambridge: Cambridge University Press, 2012), 193.

18. انظر:

ICC International Maritime Bureau, Piracy and Armed Robbery Against Ships, Report for the Period January 1–December 31, 2011.

19. انظر:

ICC International Maritime Bureau, Piracy and Armed Robbery Against Ships, Report for the Period January 1–December 31, 2012.

20. انظر:

"Piracy falls in 2012, but seas off East and West Africa remain dangerous, says IMB," ICC–IMB Media Release, January 16, 2013.

21. انظر:

C.H. Schofield, "Pirates Ahoy! The Modern Pirate Menace off the Horn of Africa," *Interaction*, vol. 38 no. 2, 2010, 11–18.

22. انظر:

"Piracy and Armed Robbery Against Ships in Waters off the Coast of Somalia," *International Maritime Organization* (IMO), MSC.1/Circ.1339, September 14, 2011.

وانظر كذلك:

IMO, MSC.1/Circ.1333 "Recommendations to Governments for Preventing and Suppressing Piracy and Armed Robbery against Ships,"

وانظر أيضاً:

IMO, MSC.1/Circ.1334 "Guidance to Shipowners and Ship Operators, Shipmasters and Crews on Preventing and Suppressing Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships, or Revisions Thereto."

23. انظر:

Guiles Tremlett, "Somali Pirates Guided by London Intelligence Team, Report Says," *The Guardian*, May 11, 2009.

24. انظر:

"No Somali Pirate Hijacking in Nearly a Year, says UN," *Associated Press*, May 3, 2013.

25. انظر:

"Seychelles Cells: The Somali Pirates Jailed in Paradise"; (http://www.seanews.com.tr/article/PIRACY/102621). Accessed June 15, 2013.

26. Lloyd's List, October 24, 2011, 2.

27. انظر:

"The Human Cost of Somali Piracy," *One Earth Future Foundation*, June 6, 2011, 25.

28. Ibid.

29. انظر:

"Economic Cost of Somali Piracy 2012"; (http://oceansbeyond piracy.org/cost-of-piracy/economic). Accessed June 17, 2013.

30. لتفاصيل حول "قرارات مجلس الأمن إزاء القرصنة قبالة سواحل الصومال"، انظر:

(http://www.un.org/depts/los/piracy/piracy_documents.htm). Accessed June 18, 2013.

31. لمعلومات حول وجهة نظر المملكة المتحدة، انظر:

"Piracy Off the Coast of Somalia," Foreign Affairs Committee Tenth Report of Session 2010–12, House of Commons, December 20, 2011.

32. لتفاصيل حول عمليات مكافحة القرصنة التي يضطلع بها حلف شمال الأطلسي "الناتو" في خليج عدن، انظر:

"Counter-Piracy Operations"; (http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_48815.htm). Accessed June 18, 2013.

33. انظر:

"Shared Awareness and Deconfliction (SHADE)"; (http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/activity/shared-awareness-and-deconfliction-shade). Accessed May 4, 2013.

34. لتفاصيل حول فريق الاتصال المعني بالقرصنة قبالة سواحل الصومال CGPCS، انظر:

(http://www.thecgpcs.org/main.do?action=main). Accessed June 18, 2013.

35. انظر:

"Piracy and Armed Robbery against Ships in Waters off The Coast of Somalia Information on Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC) for Ships Transiting The Gulf of Aden"; (http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/SN.1-Circ.281.pdf). Accessed June 18, 2013.

36. انظر:

"India, China, Japan to Counter Piracy," *The New Indian Express*, February 2, 2012.

37. انظر:

Zhang Haizhou, "Navies Agree on 'Set Areas' for Somali Patrols," *China Daily*, January 30, 2013.

38. لمزيد من التفاصيل، انظر:

"TF to Support Initiatives of States Countering Piracy off the Coast of Somalia"; (http://mptf.undp.org/factsheet/ fund/APF00). Accessed June 28, 2013.

39. انظر:

"Indian Ocean Naval Symposium (IONS)"; (http://indiannavy.nic.in/ion.htm). Accessed March 31, 2013.

40. انظر:

Christopher Szabo, "A Bad Time to be a Pirate," (http://digitaljournal.com/print/article/323009). Accessed June 26, 2013.

41. انظر:

"India proposes norms for Indian Ocean anti-piracy patrols"; (http://www.ndtv.com/article/india/india-proposes-norms-for-indian-ocean-anti-piracy-patrols-197341). Accessed June 26, 2013.

42. انظر:

"Piracy Centers Expand Information Network"; (http://www.acaegypt.com/en/gmi/115-piracy-centres-expand-information-network). Accessed June 7, 2013.

43. لتفاصيل حول المركز الإقليمي لمقاضاة القراصنة وتنسيق المعلومات الاستخباراتية RAPPICC، انظر:

(http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/activity/regional-anti-piracy-prosecutions-intelligence-co-ordination-centre-rappicc). Accessed June 28, 2013.

44. انظر:

"New Anti-piracy Coordination Centre Opens"; (http://www.Seychellesweekly.com/February%2026,%202013/pol2_new_antipiracy_center.html). Accessed June 15, 2013.

45. Ibid.

46. انظر، على سبيل المثال لا الحصر:

Baltic and International Maritime Council (BIMCO); International Maritime Bureau Piracy Reporting Centre (IMB PRC); International Association of Dry Cargo Ship-owners (INTERCARGO); International Chamber of Shipping (ICS); Oil Companies International Marine Forum (OCIMF); The Society of International Gas Tanker and Terminal Operators (SIGTTO); Maritime Piracy: Humanitarian Response Programme (MPHRP); Mission to Seafarers; Save our Seafarers; and Seafarers Rights international (SRI).

47. انظر:

"BMP4: Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy (Version 4 – August 2011)"; (http://www.mschoa.org/docs/public-documents/bmp4-low-res_sept_5_2011.pdf). Accessed May18, 2013.

48. انظر:

"Industry Guidelines for The Use of Private Maritime Security Contractors (Pmsc) as Additional Protection in Waters Affected by Somali Piracy (May 2011)"; (https://www.bimco.org/en/News/2012/09/04_Anti-piracy_shipowner_stay_on_your_toes/~/media/Security/Piracy/Ind_Guideline_PMSC_ver_4_2_Final.ashx). Accessed June 18, 2013.

49. انظر:

Mohammed Al-Qadhi, "Yemen Seeks World Help to Fight Piracy," *The National*, 19 October 2008.

50. Ibid.

51. انظر:

Rear Admiral Naval Staff Ibrahim Al-Musharrakh, "Constructing a Robust GCC Response at Sea: Reviving the Arab Counter-Piracy Force"; (http://www.counterpiracy.ae/.../Ibrahim%20 Al%20Musharrakh-Essay-Eng-2.p). Accessed June 9, 2013.

52. انظر:

Lydia Shekighenda, "Tanzania, Mozambique, SA Ink Pact to Fight Piracy"; (http://www.ippmedia.com/frontend/?l=51745). Accessed June 29, 2013.

53. انظر:

Sylivester Domasa, "Tanzania, Russia Seal Naval Deal on Piracy"; (http://www.ippmedia.com/frontend/?l=51745). Accessed June 28, 2013.

54. انظر:

"IOR–ARC Pledges to Jointly Combat Piracy Menace"; (http://news.outlookindia.com/items.aspx?artid=741549). Accessed June 23, 2013.

55. انظر:

"Gurgaon Communiqué – IOR-ARC at 15 – The Next Decade" announced at the 12th Meeting of the Council of Ministers of IOR-ARC, Ministry of External Affairs, Government of India, November 2, 2012.

56. انظر:

"UN Approves Funding to Support Anti-Piracy Efforts in Somalia and Affected States in the Region," United Nations Political Office for Somalia, New York, April 30, 2013.

57. انظر:

"EUCAP NESTOR"; (http://www.eucap-nestor.eu/en). Accessed June 28, 2013.

58. انظر:

"EU HR Ashton to Visit Kenya, Tanzania and Seychelles to Discuss Anti-piracy Operations"; (http://www.europa-eu-un.org/articles/en/article_9743_en.htm). Accessed March 5, 2011.

وانظر كذلك:

"EU Remains Committed To Fighting Piracy"; (http://www.statehouse.gov.sc/index.php/2011-07-15-09-16-47/news-archive/748-eu-remains-committed-to-fighting-piracy). Accessed March 10, 2011.

59. انظر:

"EU Navfor Offers a New Kerosene Facility in Seychelles to All Counter-Piracy Warships"; (http://allafrica.com/stories/201010280806.html). Accessed March 5, 2011.

60. انظر:

"Yemen Says Seized Ship Carried Rockets from Iran," *AFP*, February 3, 2013.

61. انظر:

"India to Offer $8m Aid to Famine Hit African Nations," *The Times of India*, September 15, 2011.

62. انظر:

Cited in Deborah Osiro, "Somali Pirates Have Rights Too: Judicial Consequences and Human Rights Concerns," ISS, Paper 224, July 2011, 2.

63. Ibid.

64. انظر:

Sam Bateman, "Coast Guards: New Forces for Regional Order and Security," *Asia Pacific Issues, Analysis from the East-West Center* no. 65 (January 2003).

65. انظر:

Prabhakaran Paleri, *Coast Guard In The Maritime Security of India* (New Delhi: Knowledge World, 2004), 48–49.

"Clashes go on in Somali Capital." *Reuters*, November 20, 1991.

"Economic Cost of Somali Piracy 2012." (http://oceansbeyondpiracy.org/cost-of-piracy/economic).

"EU HR Ashton to Visit Kenya, Tanzania and Seychelles to Discuss Anti-piracy Operations." (http://www.europa-eu-un.org/articles/en/article_9743_en.htm).

"EU Navfor Offers a New Kerosene Facility in Seychelles to All Counter-Piracy Warships." (http://allafrica.com/stories/201010 280806.html). Accessed March 5, 2011.

"EU Remains Committed To Fighting Piracy." (http://www. statehouse.gov.sc/index.php/2011-07-15-09-16-47/news-archive/748-eu-remains-committed-to-fighting-piracy). Accessed March 10, 2011.

"India, China, Japan to Counter Piracy." *The New Indian Express*, February 2, 2012.

"India Proposes Norms for Indian Ocean Anti-piracy Patrols." (http://www.ndtv.com/article/india/india-proposes-norms-for-indian-ocean-anti-piracy-patrols-197341).

"India to Offer $8m Aid to Famine Hit African Nations." *The Times of India*, September 15, 2011.

"Indian Ocean Naval Symposium (IONS)." (http://indiannavy.nic.in/ion.htm).

"IOR–ARC Pledges to Jointly Combat Piracy Menace." *Outlook India*; (http://news.outlookindia.com/items.aspx?artid=741549).

"New Anti-piracy Coordination Centre Opens." *Seychelles Weekly*; (http://www.seychellesweekly.com/February%2026,%202013/pol2_new_antipiracy_center.html).

"No Somali Pirate Hijacking in Nearly a Year, says UN." *Associated Press*, May 3, 2013.

"Piracy Centers Expand Information Network." (http://www.acaegypt.com/en/gmi/115-piracy-centres-expand-information-network).

"Piracy Falls in 2012, But Seas Off East and West Africa Remain Dangerous, Says IMB." ICC–IMB Media Release, January 16, 2013.

"Piracy Off the Coast of Somalia." Foreign Affairs Committee Tenth Report of Session 2010–12, House of Commons, December 20, 2011.

"Press Release: Humanitarian Coordinator Alarmed by Plight of Stranded Migrants in Yemen." *Yemen Post*, April 15, 2013.

"Record Number of Africa Migrants Cross the Gulf of Aden in 2011." United Nations Radio, January 20, 2012.

"Roots of the Crisis." Enough Project; (http://www.enoughproject.org/conflict_areas/somalia/roots-crisis).

"Seychelles Cells: The Somali Pirates Jailed in Paradise." *Sea News*; (http://www.seanews.com.tr/article/PIRACY/102621).

"Shared Awareness and Deconfliction (SHADE)." (http://oceansbeyond piracy.org/matrix/activity/shared-awareness-and-deconfliction-shade).

"The Human Cost of Somali Piracy." One Earth Future Foundation, June 6, 2011.

"The Somali Crisis: Failed State and International Interventions." Working Paper 12/15, Istituto Affari Internazionali (IAI), (May 2012).

"Yemen Pursues Al-Qaida Official." *The Associated Press*, November 27, 2003.

"Yemen Says Seized Ship Carried Rockets from Iran." *AFP*, February 3, 2013.

Al-Musharrakh, Ibrahim, Rear Admiral Naval Staff. "Constructing a Robust GCC Response at Sea: Reviving the Arab Counter-Piracy Force." (http://www.counterpiracy.ae/.../Ibrahim%20Al%20*Mush arrakh-Essay-Eng-2.p*).

Al-Qadhi, Mohammed. "Yemen Seeks World Help to Fight Piracy." *The National*, October 19, 2008.

Bateman, Sam. "Coast Guards: New Forces for Regional Order and Security." *Asia Pacific Issues, Analysis from the East–West Center* No. 65 (January 2003).

Chalk, Peter. (ed.) *Encyclopaedia of Terrorism* (Santa Barbara, CA: ABC-CLIO, 2013).

Curnow, Robyn. "Is Illegal Fishing to Blame for Somali Pirates?" *CNN*, August 25, 2011.

Domasa, Sylvester. "Tanzania, Russia Seal Naval Deal on Piracy." (http://www.ippmedia.com/frontend/?l=51745).

Geneva Small Arms Survey. *Small Arms Survey 2012: Moving Targets* (Cambridge: Cambridge University Press, 2012).

Gettelman, Jeffrey. "Somali Rebels Down Ethiopian Copter." *New York Times*, March 30, 2007.

Haizhou, Zhang. "Navies Agree on 'Set Areas' for Somali Patrols." *China Daily*, January 30, 2013.

Hussein, Bashir Mohamed. "The Evidence of Toxic and Radioactive Wastes Dumping in Somalia and its Impact on the Enjoyment of Human Rights: A Case Study." (paper presented at the United Nations Human Rights Council, Geneva, June 8, 2010).

ICC International Maritime Bureau. Piracy and Armed Robbery Against Ships, Report for the Period January 1–December 31, 2011.

ICC International Maritime Bureau. Piracy and Armed Robbery Against Ships, Report for the Period January 1–December 31, 2012.

International Maritime Organization (IMO). "Piracy and Armed Robbery against Ships in Waters off The Coast of Somalia. Information on Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC) for Ships Transiting The Gulf of Aden." (http:// www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/SN.1-Circ.281.pdf).

International Maritime Organization (IMO). "Piracy and Armed Robbery Against Ships in Waters off the Coast of Somalia." MSC.1/Circ.1339, September 14, 2011.

Lofland, Valerie J. "Somalia: U.S. Intervention and Operation Restore Hope." (http://www.au.af.mil/au/awc/awcgate/navy/pmi/somalia1.pdf).

Lough, Richard. "Al-Shabaab Taps Ransoms Paid to Somali Pirates." *The Daily Star* July 7, 2011.

Mahmood, Othman O. *The Root Causes of the United Nations' Failure in Somalia: The Role of Neighbouring Countries in the Somali Crisis* (Bloomington, IN: iUniverse, 2011).

Murphy, Martin N. "Contemporary Piracy and Maritime Terrorism: The Threat to International Security." IISS, Adelphi Paper No. 338.

NATO. "Counter-Piracy Operations." (http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_48815.htm).

Office of the United Nations High Commissioner for Refugees. "Record Number of African Refugees and Migrants Cross the Gulf of Aden in 2012." Press Briefing at the Palais des Nations in Geneva, January 15, 2013.

Osiro, Deborah. "Somali Pirates Have Rights Too: Judicial Consequences and Human Rights Concerns." ISS, Paper 224, July 2011.

Paleri, Prabhakaran. *Coast Guard in the Maritime Security of India* (New Delhi: Knowledge World, 2004).

Salopek, Paul. "Off the Lawless Coast of Somalia, Pirates Say They are Merely Patriots Protecting their Shores." *Tribune*, October 10, 2008.

Schmidt, Elizabeth. *Foreign Intervention in Africa: From the Cold War to the War on Terror* (Cambridge: Cambridge University Press, 2013).

Schofield, C.H. "Pirates Ahoy! The Modern Pirate Menace off the Horn of Africa." *Interaction*, vol. 38 no. 2 (2010).

Shekighenda, Lydia. "Tanzania, Mozambique, SA Ink Pact to Fight Piracy." (http://www.ippmedia.com/frontend/?l=51745).

Szabo, Christopher. "A Bad Time to be a Pirate." (http://digitaljournal.com/print/article/323009).

Tharoor, Ishaan. "How Somalia's Fishermen Became Pirates." *Time Magazine*, April 18, 2009.

Tremlett, Guiles. "Somali Pirates Guided by London Intelligence Team, Report Says." *The Guardian*, May 11, 2009.

United Nations. "Security Council Resolutions on Piracy Off the Coast of Somalia." (http://www.un.org/depts/los/piracy/piracy _documents.htm).

United Nations. "Somalia-UNOSOM I: Background." (https://www.un.org/en/peacekeeping/missions/past/unosom1backgr2.html#one).

United Nations Development Program (UNDP). "TF to Support Initiatives of States Countering Piracy off the Coast of Somalia." (http://mptf.undp.org/factsheet/fund/APF00).

Weldemichael, Awet and Abdisalam Hassan. "Understanding Somali Piracy on Land and Sea." *Think Africa Press*, November 28, 2012.

World Food Program (WFP). (http://www.wfp.org/countries/somalia/operations).


@Ahmedyassin90

نبذة عن المحاضر

فيجاي ساكوجا؛ يشغل منصب مدير البحوث في المجلس الهندي للشؤون العالمية ICWA في نيودلهي. وهو باحث أول زائر في معهد دراسات جنوب شرق آسيا ISEAS بسنغافورة منذ عام 2006. وقد حصل على شهادة الدكتوراه من جامعة جواهر لال نهرو في نيودلهي عام، وكان ضابطاً سابقاً في البحرية الهندية. عمل أستاذاً باحثاً في عدد من المراكز البحثية المختلفة في الهند، بما في ذلك مركز دراسات القوى الجوية CAPS، ومؤسسة بحوث المراقب ORF، ومعهد الدراسات والتحليلات الدفاعية IDSA، ومعهد الهند للخدمة الموحدة USI. ومن مؤلفاته: **القوة البحرية الآسيوية في القرن الحادي والعشرين: العمليات الاستراتيجية - الصين والهند وجنوب شرق آسيا** *Asian Maritime Power in the 21st Century: Strategic Transactions – China, India and Southeast Asia*، الذي نشر عام 2011؛ و**بناء الثقة من البحر: مبادرة هندية** *Confidence Building from the Sea: An Indian Initiative*. وقد شارك في تأليف كتاب (قيد النشر) بعنوان: **الجوانب الجغرافية السياسية لتغير المناخ في خليج البنغال** *Geopolitics of Climate Change in the Bay of Bengal*. كما نشر عدداً من المقالات في المجلات الهندية والدولية. وهو عضو في هيئة تحرير **مجلة منطقة المحيط الهندي** *Journal of the Indian Ocean Region*، وعضو في المجلس التنفيذي لمركز الدراسات البحرية والبيئية في نيودلهي.


@Ahmedyassin90


180 سلسلة محاضرات الإمارات
القرصنة في
خليج عدن وبحر العرب
فيجاي ساكوجا
مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية